



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 146]

नई दिल्ली, मंगलवार, अगस्त 17, 2004/श्रावण 26, 1926

No. 146]

NEW DELHI, TUESDAY, AUGUST 17, 2004/SRAVANA 26, 1926

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 11 अगस्त, 2004

सं.टीएएमपी/35/2004 जेएनपीटी.— महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, पिछले आदेश सं. टीएएमपी/35/2004/जेएनपीटी दिनांक 4 मई, 2004 को, संलग्न आदेशों के अनुसार, पुनर्जीवित करने का निर्णय लेता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/35/2004—जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2004 के 10वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने, जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) के दरमान में निर्धारित सभी पोत संबंधी प्रभारों में 10% कमी करते हुए 4 मई 2004 को, अधिकतम दरें घटाने वाला एक आदेश पारित किया था। इस आदेश को भारत के राजपत्र में, राजपत्र सं. 94 के माध्यम से, अधिसूचित किया गया था।

2. इस आदेश के संदर्भ से, जेएनपीटी ने दिनांक 4 मई 2004 वाले आदेश को आस्थगित रखने का अनुरोध करते हुए, दिनांक 3 जून, 2004 को एक पुनर्विचार याचिका दाखिल की। जेएनपीटी की दलीलों पर विचार करते हुए, इस प्राधिकरण ने, निम्नलिखित शर्तों पर अपने पिछले आदेश दिनांक 4 मई, 2004 के क्रियान्वयन को आस्थगित रखने के लिए 11 जून, 2004 को एक आदेश पारित किया था।

- (i) जेएनपीटी द्वारा प्रशुल्क की समीक्षा के लिए एक व्यापक प्रस्ताव या कम से कम पोत संबंधी प्रभारों की समीक्षा के लिए 15 जुलाई, 2004 तक एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाए।
- (ii) यदि समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाता है तो पोत संबंधी प्रभारों से संबंधित भाग को अलग कर लिया जाएगा और उस पर तुरंत विचार के लिए कार्रवाई की जाएगी।

3.1 तदनुसार, जेएनपीटी ने दिनांक 15 जुलाई 2004 के अपने पत्र के माध्यम से एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिसमें अनुरोध किया गया है कि प्रशुल्क निर्धारण के लिए नए मार्गदर्शियों को अंतिम रूप दिए जाने के बाद जब तक समीक्षा नहीं की जाती तब तक वर्तमान प्रशुल्क को ही जारी रहने दिया जाए। जेएनपीटी ने निम्नलिखित मुख्य मुद्दों का उल्लेख किया है:—

- (i) वर्ष 2005-06 से, तीसरे टर्मिनल की ओर यातायात मुड़ जाने के कारण जेएनपीटी में कन्टेनरों की आवाजाही में कमी आने की संभावना है। वर्ष 2005-06 में लगभग 2 लाख टीईयू यातायात अन्यत्र मुड़ जाने का अनुमान है।
- (ii) वर्ष 2004-05 से वर्ष 2006-07 तक की अवधि में कुल पूंजीगत व्यय (700 करोड़ रुपये के भारी निकर्षण व्यय समेत) रु. 1046.35 करोड़ रुपये आने का अनुमान है।
- (iii) पत्तन अपने पिछले प्रस्तावों में, प्रशुल्क गणना में रायल्टी को सम्मिलित किए जाने का लगातार विरोध करता आ रहा है। किन्तु प्राधिकरण ने इस दृष्टिकोण को स्वीकार नहीं किया है। संशोधित मार्गदर्शियों को ध्यान में रखते हुए, जिन्हें अन्तिम रूप दिया जा रहा है, रायल्टी, पोत संबंधी प्रभार और बीओटी से उद्भूत पट्टा-भाड़ा आदि को लागत गणनाओं से बाहर रखा गया है। इस प्रकार, प्रशुल्क निर्धारण केवल टर्मिनल आधारित है।
- (iv) अनुमानों के आधार पर और सब प्रकार की बीओटी आय तथा वृद्धिगत व्यय को सम्मिलित न करते हुए नियोजित पूंजी पर आय (आरओसीई) निम्नानुसार है:

(आरओसीई%)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक	अनुमान		
		2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
I	कन्टेनर	45.49	29.82	10.76	13.67
II	2004-05 से प्रभावी एसडब्ल्यूबी (वाहनों सहित) (-) 0.65		150.68	151.65	152.36
III	नौवहन	27.07	14.95	9.31	0.24
IV	सम्पदा	13.66	14.04	14.85	15.71
	कुल	22.56	23.10	12.70	6.86

- (v) जेएनपीटी में कन्टेनर यातायात में कमी के कारण आरओसीई में गिरावट है। आरओसीई में यह गिरावट 17.5% की अनुमेय आय से कम है। जेएनपीटी का लाभ उसके कन्टेनर यातायात से प्रभावित होता है। जेएनपीटी को कन्टेनर यातायात में उतार-चढ़ाव के झोंकों से बचाने के लिए और मस्क/कॉन्कोर (तीसरा टर्मिनल) से स्पर्धा को ध्यान में रखते हुए पत्तन शिपिंग कम्पनियों और अन्य उपयोगकर्ताओं से परामर्श करके मात्रा-आधारित प्रशुल्क तैयार करेगा। इसके द्वारा जेएनपीटी, प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित ऊपरी सीमा के भीतर लचीले मूल्य-निर्धारण के लाभ उठा सकेगा और अपने प्रशुल्क को बाजार की स्थितियों के अनुरूप समायोजित कर सकेगा।
- (vi) प्राधिकरण ने प्रशुल्क निर्धारण के लिए मार्गदर्शियों की समीक्षा आरम्भ कर दी है। पत्तन संशोधित मार्गदर्शियों के अनुसार ही अपना दर-संशोधन प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

3.2 जेएनपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव की प्राथमिक जाँच-परख के आधार पर पत्तन से कुछ सूचनाएँ/स्पष्टीकरण देने का, जो निम्नानुसार हैं, अनुरोध किया था:

- (i) अगस्त, 2002 के आदेश में विचारित वित्तीय मॉडल और वर्ष 2002-03 और 2003-04 के वास्तविक आंकड़ों के बीच गतिविधिवार आय/व्यय में उतार-चढ़ाव का विश्लेषण प्रस्तुत करना।
- (ii) भारी निकर्षण की मद में व्यय के संदर्भ से पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीटी-15012/2/97-पीटी(खंड-X) दिनांक 3 मार्च, 2004 के द्वारा यह स्वीकार किया है कि महापत्तनों के चैनलों/नहरों के भारी निकर्षण के लिए राशि सरकार उपलब्ध करवाएगी। पत्तन से अनुरोध किया गया है कि वह बताए कि क्या प्रकल्प को सरकार द्वारा स्वीकृति प्रदान की गई है और भारी निकर्षण के लिए अनुमोदित वित्त पोषी ढांचा क्या है।
- (iii) प्रस्ताव में, बीओटी अनुबंधों से उद्भूत आय और व्यय को बाहर रखा गया है। जेएनपीटी से अनुरोध है कि वह वर्तमान बीओटी प्रचालकों से विचाराधीन वर्षों में प्रायः रायल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की मात्रा, पोत संबंधी प्रभारों और पट्टा-भाड़ा के अनुमानों के साथ-

साथ पिछले दो वर्षों में इन मदों के अन्तर्गत वास्तविक प्राप्तियों का विवरण प्रदान करे। ऐसे ही अनुमान तीसरे टर्मिनल के लिए प्रस्तावित बीओटी व्यवस्था के बारे में भी प्रस्तुत किए जाएं।

- (iv) पत्तन ने कन्टेनर प्रहस्तन उपकरणों में 196.5 करोड़ रुपये का पूंजी व्यय निरूपित किया है। इसके अलावा, पत्तन ने नई क्रेनें भाड़े पर लेने की मद में कुछ व्यय दर्शाया है। कन्टेनर प्रहस्तन उपकरणों के लिए प्रस्तावित पूंजीगत व्यय के अलावा, निकट भविष्य में कन्टेनर-यातायात में अपेक्षित गिरावट की स्थिति को देखते हुए, क्रेनों को भाड़े पर लेने का औचित्य प्रस्तुत किया जाए।
- (v) जेएनपीटी के दरमान में सामान्य संशोधन पर इस प्राधिकरण के अगस्त 2002 के आदेश में वित्तीय/लागत पहलुओं पर सुनिश्चित विभिन्न सिद्धांतों का अनुपालन करते हुए पत्तन को संशोधित लागत विवरणियाँ प्रस्तुत करनी चाहिए।

3.3 जेएनपीटी ने दिनांक 26 जुलाई, 2004 के अपने पत्र के द्वारा हमारे प्रश्नों का उत्तर दिया और जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए मुख्य बिन्दु निम्नानुसार हैं :

- (i) यद्यपि पोत परिवहन मंत्रालय ने यह मान लिया है कि महापत्तनों के चैनलों के भारी निकर्षण के लिए सरकार द्वारा राशि उपलब्ध करवाई जाएगी, इस मत को अभी वित्त मंत्रालय और योजना आयोग द्वारा स्वीकार किया जाना बाकी है। ऐसा लगता है कि वित्त मंत्रालय, पोत परिवहन मंत्रालय के प्रस्ताव को मान ले या न भी माने। जब तक इस पहलू पर कोई निर्णय लिया जाता है, निकर्षण के पूंजीगत व्यय को प्रशुल्क प्रस्ताव का भाग बनना ही होगा। भारी निकर्षण परियोजना को भारत सरकार की स्वीकृति मिलना अभी शेष है।
- (ii) जेएनपीटी का यह दृढ़ विचार है कि समस्त बीओटी आय और व्यय पत्तन के प्रचालन के भाग नहीं होने चाहिए और उन पर वित्तीय विवरणियों/लागत गणनाओं में विचार नहीं किया जाना चाहिए। जैसा कि प्राधिकरण बीओटी आय और व्यय को लागत-गणनाओं में शामिल न करने की जेएनपीटी की नीति से सहमत नहीं है, जेएनपीटी, इस मामले को अपने न्यासी मंडल की, नीति निर्णयन हेतु, 20 अगस्त, 2004 को होने वाली बैठक में प्रस्तुत करने के बाद ही, अपना उत्तर दे सकता है।
- (iii) जैसाकि विश्लेषण की प्रक्रिया और विवरणों के आलेखन में बहुत समय लगता है। प्राधिकरण के शेष प्रश्नों का उत्तर जेएनपीटी द्वारा, विश्लेषण के बाद और न्यासी मंडल के निर्णय के साथ प्रस्तुत किया जाएगा।

4.1 जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रभारों की समीक्षा से संबंधित मामले में जेएनपीटी का पक्ष सुनने के लिए प्राधिकरण के कार्यालय में 27 जुलाई, 2004 को एक सुनवाई हुई थी। यद्यपि, आरम्भ में पत्तन ने सुनवाई की तिथि, 20 अगस्त, 2004 को अपने न्यासी मंडल की बैठक के बाद तक टालने का अनुरोध किया था, जेएनपीटी ने बैठक में भाग लिया।

4.2 चूंकि प्राधिकरण द्वारा, पोत संबंधी प्रभारों के लिए दरमान दो वर्षों के लिए स्वीकृत किया जाएगा, सुनवाई में, जेएनपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह वर्ष 2005-06 और 2006-07 में पोत संबंधी प्रभारों पर दुरुपेक्षा डालने वाले विभिन्न अवयवों को इंगित कर पत्तन सभी प्राप्य रायल्टी/राजस्व भाग को प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन की आय समझे जाने का जेएनपीटी ने जोरदार विरोध किया। इसके अलावा जेएनपीटी ने अपने दरमान के सामान्य संशोधन को मार्च, 2005 तक स्थगित करने का भी अनुरोध किया और बताया कि सामान्य संशोधन के लिए अपना संशोधित प्रस्ताव जनवरी, 2005 तक प्रस्तुत करेंगे। तथापि जेएनपीटी को सूचित किया गया कि यदि उनके दरमान के सामान्य संशोधन का प्रस्ताव स्थगित किया जाना है तो पत्तन को, सामान्य संशोधन के अपने प्रस्ताव में से पोत संबंधी प्रभारों को अलग करना चाहिए।

5. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :

- (i) जेएनपीटी में पोत संबंधी प्रभारों की समीक्षा करने का निर्णय काफी पहले 2002 में ही, जब दरमान की पिछली बार समीक्षा की गई थी, ले लिया गया था। पोत संबंधी प्रभारों में पहले आदेशित कमी करने के निर्णय के कार्यान्वयन को आस्थगित रखने के लिए निर्णय के संदर्भ से, सामान्य समीक्षा से पोत संबंधी प्रभारों को अलग करना आवश्यक है।
- (ii) पोत संबंधी प्रभारों में कमी करने के पिछले आदेश को आस्थगित रखने का निर्णय मुख्य रूप से, उस लागत स्थिति पर पुनः एक नजर डालने के उद्देश्य से लिया गया था जो जेएनपीटी ने पहले से सुनिश्चित सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए लागत-विवरणियाँ प्रस्तुत नहीं की हैं। ध्यान देने योग्य बात यह है कि जेएनपीटी ने अगस्त, 2002 का आदेश पारित करते समय अनुपालित सिद्धांतों को पहले चुनौती नहीं दी, और वास्तव में, उस आदेश को बिना किसी विरोध या समीक्षा की अपील के, उस आदेश को कार्यान्वित भी कर दिया। इस प्रकार के सिद्धांतों का कार्यान्वयन क्यों जारी नहीं रहना चाहिए, इसके कारणों की पर्याप्त व्याख्या नहीं की गई है।

- (iii) हमारे द्वारा मांगे गए विभिन्न विवरण/स्पष्टीकरण भी प्रस्तुत नहीं किए गए हैं।
- (iv) इस प्राधिकरण ने बीओटी आय को लागत विश्लेषण में दिए जाने वाले व्यवहार के बारे में पहले से ही निर्णय ले लिया है। भारी निकर्षण पर प्रस्तावित प्रमुख पूंजीगत व्यय केवल आयोजन स्थिति में है और हो सकता है वह वास्तव में एक वर्ष बाद व्यय किया जाएगा और इस मोड़ पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए सम्मिलित करने का कोई कारण नहीं है। जेएनपीटी द्वारा दिए गए अधिकतर तर्क इसकी राजस्व स्थिति को एक या दो वर्ष अल्पावधि में प्रभावित करते नज़र नहीं आते।
- (v) किसी सुविश्लेषित लागत स्थिति के अभाव में, जो कोई विपरीत बात दर्शाए, यह अनुभव लगाना अयुक्तिसंगत नहीं होगा कि वर्ष 2003-04 के लिए प्रतिबिम्बित राजस्व/लागत स्थिति में निकट भविष्य में कोई बड़ा परिवर्तन नहीं आने वाला है। ऐसी स्थिति में, पोत संबंधी प्रभार 10% घटाने वाले, इस प्राधिकरण के पिछले आदेश में कोई त्रुटि नहीं पाई गई है। इसलिए दिनांक 4 मई, 2004 को पिछले आदेश को आस्थगित रखने की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) जेएनपीटी ने अनुरोध किया है कि उसे अपने दरमान में सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव जनवरी, 2005 तक दाखिल करने की अनुमति प्रदान की जाए ताकि वह इस प्राधिकरण द्वारा प्रशुल्क निर्धारण हेतु मार्गदर्शियों को अन्तिम रूप दिए जाने के बाद उसकी समीक्षा कर सके। प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्राधिकरण द्वारा निर्धारित मार्गदर्शियों की समीक्षा, किसी भी महापत्तन द्वारा अपने प्रशुल्क समीक्षा प्रस्ताव को लम्बित रखने का कोई आधार नहीं हो सकता। यह मानना होगा कि प्रशुल्क विनियमन के लिए वर्तमान मार्गदर्शी अब भी चलन में है। तथापि यह प्राधिकरण, पोत संबंधी प्रभारों के अलावा जेएनपीटी के शेष वर्तमान दरमान की वैधता 31 मार्च, 2005 तक बढ़ाना चाहता है। तथापि जेएनपीटी को निदेश दिया जाता है कि वह अपने प्रशुल्क की सामान्य समीक्षा के लिए संशोधित प्रस्ताव 31 जनवरी, 1975 तक अवश्य प्रस्तुत कर दे। यदि जेएनपीटी से व्यापक प्रशुल्क प्रस्ताव 31 जनवरी, 2005 तक प्राप्त नहीं होता है, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के दरमान की समीक्षा, उपलब्ध सूचना के आधार पर एक-पक्षीय रूप से करने के लिए विवश होगा। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव, पूर्वनिर्धारित समय सीमा में आगामी कार्रवाई करने के लिए लौटाया जाता है।

6. परिणाम स्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण दिनांक 11 जून, 2004 के अपने पिछले आदेश का अधिक्रमण करते हुए 4 मई, 2004 के अपने पिछले आदेश के कार्यान्वयन के लिए आदेश जारी करता है।

7. जेएनपीटी में संशोधित (घटे हुए) पोत संबंधी प्रभार इस आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से 15 दिन बीतने के बाद प्रभावी हो जाएंगे।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन /III/IV/143/04- असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 11th August, 2004

No. TAMP/35/2004-JNPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby decides to revive its earlier order No. TAMP/19/2004-JNPT dated 4 May 2004 as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/35/2004-JNPT

The Jawaharlal Nehru Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of August 2004)

This Authority had passed an order on 4 May 2004 reducing the ceiling rates of all vessel related charges prescribed in the Scale of Rates of Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) by 10%. This Order was notified in the Gazette of India on 21 May 2004 vide Gazette No: 94.

2. With reference to this order, the JNPT filed a review petition dated 3 June 2004 requesting to keep the Order dated 4 May 2004 in abeyance. Considering the submissions made by JNPT, this Authority passed an order on 11 June 2004 to keep the operation of its earlier order dated 4 May 2004 in abeyance subject to the following conditions:

- (i). Comprehensive proposal for tariff review or at least a proposal for review of vessel related charges should be submitted by JNPT by 15 July 2004.
- (ii). If comprehensive proposal for review is submitted the portion relating to vessel related charges will be delinked and will be taken up for immediate consideration.

3.1. Accordingly, the JNPT vide its letter dated 15 July 2004 has filed a proposal requesting for continuance of the existing tariff till a review is undertaken after the new guidelines for tariff fixation are finalized. The JNPT has brought out the following main points:

- (i). There is likely to be a reduction in container traffic at JNPT due to the traffic diversion to the 3rd terminal from the year 2005-06. The traffic diversion is assumed to be 2 lakh TEUs for the year 2005-06.
- (ii). The total capital expenditure (including capital dredging to the extent of Rs.700 Crores) is estimated at Rs.1046.35 crores during the period 2004-05 to 2006-07.
- (iii). The port has been persistently opposing the inclusion of royalty in its tariff calculation in the earlier proposals. But TAMP has not accepted this view. Keeping in mind the revised guidelines which are under finalization, royalty, vessel related charges and lease rentals arising out of BOT have been excluded from the cost calculations. These are incomes not related to JNPT's terminal operations. Correspondingly, incremental expenditure and capital employed have also been excluded. Thus, the tariff fixation is purely terminal based.

2530 97/2004-2

- (iv). Based on the estimates and excluding all BOT related income and incremental expenditure, the Return On Capital Employed (ROCE) is as follows:-

Sl. No	Particulars	(ROCE %)			
		Actuals 2003-04	Projections		
		2003-04	2004-05	2005-06	2006-07
i.	Container	45.49	29.82	10.76	13.67
ii.	Bulk SWB w.e.f. 2004-05 (including vehicles)	(-) 0.65	150.68	151.65	152.36
iii.	Marine	27.07	14.95	9.31	0.24
iv.	Estate	13.66	14.04	14.85	15.71
	Total	22.56	23.10	12.70	6.86

- (v). There is a drop in the ROCE due to reduction in the container traffic at JNPT. The reduction in ROCE is below the permissible return of 17.5%. The profitability of JNPT is sensitive to changes in container traffic. In order to insulate JNPT from the vagaries of fluctuation of traffic and also taking into account competition from Maersk / CONCOR (3rd Terminal) the port will formulate volume based tariff in consultation with the shipping lines and other users. By this JNPT would be able to reap the benefits of flexible pricing within the upper ceilings approved by the TAMP and to adjust its tariff to market conditions.
- (vi). TAMP has started to review the guidelines for tariff fixation. Port will present its rate revision proposal in accordance with the revised guidelines.

3.2. On a preliminary scrutiny of the proposal filed by the JNPT, the port was requested to furnish certain information / clarification which are as follows:

- (i). To furnish an analysis of variations in income / expenditure activity-wise between the financing model considered in the Order of August 2002 and the actuals for the years 2002 - 03 and 2003 - 04.
- (ii). With reference to the expenditure towards Capital Dredging, the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No. PT-15012/2/97-PT (Vol. X) dated 3 March 2004 has agreed that Capital Dredging of the Channels of the Major Ports would be funded by the Government. The port is requested to indicate whether the project has been sanctioned by the Government and the financing pattern approved for Capital Dredging.
- (iii). The proposal excludes income and expenditure arising out of BOT contracts. The JNPT is requested to furnish the estimates of quantum of royalty / revenue share, vessel related charges and lease rentals for the years under consideration receivable from the existing BOT operators as well as actual receipts in the last two years. Similar estimates may be furnished in respect of proposed BOT arrangement for the 3rd container terminal.
- (iv). The port has envisaged capital expenditure of Rs.196.5 Crores in container handling equipments. In addition, the port has also projected expenditure towards hire of new cranes as well. Justification for hiring of cranes in addition to its proposed capital expenditure in container handling equipments, in the light of the anticipated position of decline in container traffic in future.

- (v). The port should furnish revised cost statements following the various principles set on financial / cost aspects in this Authority's Order of August 2002 on the general revision of Scale of Rates of the JNPT.

3.3. The JNPT vide its letter dated 26 July 2004 responded to our queries and the main points made by the JNPT are as under:

- (i). While the MOS has agreed that the capital dredging of channels of major ports would be funded by the Government, this view is yet to be accepted by the Ministry of Finance (MOF) and the Planning Commission. It appears that MOF may or may not agree to the proposal of the MOS. Till a decision is taken on this aspect capital expenditure of dredging has to be part of the tariff proposal. The capital dredging project is yet to be sanctioned by the Government of India.
- (ii). The JNPT is of the firm opinion that all the BOT incomes and expenses should not form part of the operations of the port and should not be considered in the financial statements / cost calculations. As the TAMP is not in agreement with the policy of not including BOT income and expenditure in cost calculations, the JNPT can respond only after the matter is submitted to its Board of Trustees in the meeting schedule to be held on 20 August 2004 for a policy decision.
- (iii). The response of the JNPT for the remaining queries of TAMP will be furnished after analysis and with decision of the Board of Trustees of the JNPT as the process of analysis and workingout the details are time consuming.

4.1. A hearing was held on 27 July 2004 at the Office of the Authority to hear the JNPT in the matter relating to the review of vessel related charges at JNPT. Though initially the port requested to defer the hearing to a date after its Board meeting on 20 August 2004, the JNPT attended the hearing.

4.2. At the hearing, the JNPT was requested to indicate various factors affecting their vessel related charges for the years 2005-06 and 2006-07 since the Scale of Rates that would be approved by the Authority for the vessel related charges would be followed for two years. The JNPT vehemently argued against considering royalty / revenue share receivable by the port as their income for tariff fixation. The JNPT further requested to postpone the general revision of its Scale of Rates till March 2005 and they would file their revised proposal for general review by January 2005. The JNPT was, however, informed that if the proposal for general revision of its Scale of Rates is to be postponed, then the port should delink the vessel related charges from the general revision proposal filed by it.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The decision to review the vessel-related charges at JNPT has been taken way back in 2002 itself when the last review of the Scale of Rates was done. Delinking vessel-related charges from the general review is necessary now in the context of the decision to keep in abeyance the implementation of reduction vessel related charges ordered earlier.
- (ii). The decision to keep in abeyance the earlier Order of reducing vessel-related charges was taken primarily to have a re-look at the cost position which the JNPT was expected to furnish alongwith its general revision proposal. JNPT has not furnished the cost statements following the

principles already set. It is noteworthy that the JNPT had not earlier challenged the principles followed while passing the tariff Order of August 2002 and, if fact, implemented that Order without any protest or appeal for review. The reasons why such principles should not continue to apply are not explained adequately.

- (iii). Various details / clarifications sought by us are also not furnished.
- (iv). This Authority has already decided about the treatment to be given to the BOT income in the cost analysis. The major capital expenditure proposed on capital dredging is only at planning stage and may actually be incurred a year later and there is no reason to include it for tariff fixation at this juncture. Most of the arguments made by JNPT do not appear to affect its revenue position in short term of one or two years.
- (v). In the absence of any well analysed cost position to show anything on the contrary, it may not be unreasonable to presume that the revenue / cost position reflected for the year 2003-04 (actuals) will not undergo any major change in the near future. That being so, there is no error found in the earlier Order of the Authority reducing vessel-related charges by 10%. The earlier Order dated 4 May 2004 need not, therefore, be still kept in abeyance.
- (vi). The JNPT has requested that it may be permitted to file its proposal for general revision of its Scale of Rates by January 2005 to enable it to undertake a review after the finalization of guidelines for tariff regulation by this Authority. The review of guidelines for tariff regulation by the Authority cannot be a basis for any major port to defer its tariff review proposal. It is to be recognized that the existing guidelines for tariff regulations are still in vogue. Nevertheless, this Authority is inclined to extend the validity of the existing Scale of Rates other than vessel related charges of the JNPT till 31 March 2005. JNPT is, however, directed to file its revised proposal for general review of its tariff by 31 January 2005. In the event of non receipt of a comprehensive tariff proposal from the JNPT by 31 January 2005, this Authority may be constrained to review the Scale of Rates of JNPT *suo motu* based on the information available. The proposal filed by the JNPT is remitted to it for further action within the stipulated time limit.

6. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority orders implementation of its earlier Order dated 4 May 2004 in supercession of its earlier Order dated 11 June 2004.

7. The revised (reduced) vessel-related charges at JNPT shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT/III/IV/143/04-Exty.]